

JUSTY

FF1.0i: 3DOOR LS ECVT, 5DOOR LJ ECVT, 3DOOR LS 5MT, 3DOOR L 5MT, 5DOOR LJ 5MT.
4WD 1.2i: 3DOOR RT SUNROOF/RT SUNROOF WHITE VERSION 5MT, 3DOOR RT/RT WHITE
VERSION 5MT, 5DOOR RT 5MT, 5DOOR RT-G 5MT. 4WD 1.0i: 3DOOR RS 5MT, 5DOOR RJ 5MT.



富士重工業株式会社

東京都新宿区西新宿1-7-2 スペースビル(〒160)
販売部電話 03-3344-4561 FAX 03-3344-4562



●ス/01のここと84ス/01レボットライン/0120-052215(フリーダイヤル・無料)へお電話ください。

SUBARU.

新しい生活の道具です。

自分の考え方や感覚に自信を持ち

流行にとらわれず、本当に役立つ、気持ちよく一緒に暮せるものを選択する。

そんな、意味のいい合理的な考え方を持った人がいま増えています。

クルマは自分の氣にいった生活をより充実させるための道具。

イージーでセイフティ。そしてスポーティでありながらエコノミーでユースフルなクルマが必要条件です。

ジャスティは、ECVT、4WDという先端テクノロジーでその期待にリアルにお応えします。

自分らしさを大切にする人の自信ある選択。

毎日の生活をよりクオリティアップするための最良の道具。

それがジャスティです。



ECVT 新 登 場
世界初のスーパーオートマチック



4WD 新次元のドライビング・エンターテインメント

PHOTO: 3P7LS ECVT 87W10バージョン/3P7ATサンルーフ スプリングブレーキシステム/4駆動方式によるECVT(自動換気変速機)は世界初。

自分だけのリズムを持っている。アーバン・ランナバウト、ジャスティECVT。

画期的なスーパーオートマチック、
4つのポイント。

- 1 SAFETY シフト操作から安全ブレイクひとりでどんな走りも自由自在になります。
- 2 SPORTY シャーシなレスポンスDSレンジを使えば、さらさらスポーティな走りが楽しめます。
- 3 SMOOTH 変速ショックがまったくなく、また静粛性にもすぐれています。
- 4 ECONOMY 国産1シードライヴ車中、トップの10モード燃費です。
10モード燃費



ECVT

スバルが世界に先駆けて世に送り出した、新世代のスーパーオートマチック、ECVT。従来のオートマチックトランスミッションとはまったく発想の異なる自動無段変速機が、思いのままの走りとすぐれた経済性を実現します。

初めて経験するフィーリング。これが最新の高性能 イージードライビングだ。

EASY&SAFETY

シンプル操作だから安全
その安全性がいちだんときわだつ高性能

すべての変速操作を自動的に、しかもアクセルワークにシヤープにレスポンスするスバルECVTは、ドライバーにストレスを感じさせません。また、「Dsレンジ」使用時には強力なエンジンブレーキが得られます。長い下り坂やワインディングロードでも、俊敏なフットワークをフルにいかした走りを、安心して楽しむことができます。

EASY&SPORTY

シヤープ&スムーズなCVTフィーリング
まさに、高性能スーパーオートマチック

スバルECVTはエンジンのパワーとトルクを効果的に引き出し、ダイナミックな走りを生み出します。特にECVTのスペシャルファンクション「Dsレンジ」をセレクトすれば、エンジン的高回転ゾーンをフルに活用したさらにスポーティな走りが可能。しかも、この「Dsレンジ」は従来のオートマチックのLレンジ(またはDレンジ)が低速域に限定されるのに対し、発進から最高速まで全速度域で使用でき、他では味わうことのできない、シヤープなレスポンスと強力なエンジンブレーキが得られます。

PHOTO:3P7L5 ECVT 6ライトバージョン

スバルECVTとは……

自動車の変速機(トランスミッション)は、これまで、大小の歯車(ギヤ)の組み合わせを変えることによって変速を行うのが常識でした。しかし、スバルが世界に先駆けて実用化に成功した自動無段変速機「スバルECVT」は、ギヤによる変速ではなく、特殊なスチールベルトとプーリーを用いた変速システム。従来のオートマチックとはまったく発想の異なる画期的な変速方式です。ドライバーはアクセルワークに専念すれば、メカニズムが全自動で最適な変速比を選択。まったく変速ショックのないシヤープ&スムーズな新しい走りの世界が開けます。

ECVT(Electro-Continuously Variable Transmission)

= 電子制御電磁クラッチ式自動無段変速機

EASY&SMOOTH

新体験のこころ良さを提供
変速ショックをなくしたなめらかな走り

マニュアルミッションはもちろんのこと、一般のオートマチックでも、ギヤを用いて変速を行うメカニズムでは変速ショックを避けることはできません。しかし、スバルECVTは無段階に連続的に変速を行うメカニズム。変速の際のショックというものがまったくありません。しかも、エンジン回転数の低いゾーンを多用するために静粛性にすぐれています。

EASY&ECONOMY

イージードライブ車中トップの10モード燃費*
耐久性・信頼性も抜群のシンプル・メカ

スバルECVTはワイドな変速ゾーンを持ち定速走行時には変速比を可能な限り小さく(保つ設定)としています。しかもトルコンバーターを使用した従来のオートマチックのようなスリップロスがないため、すぐれた経済性を発揮することができました。またマニュアルミッション車の場合、各ギヤの使い分けやドライブテクニックによって実用燃費が大きく変化しますが、自動的に最も効率の良い変速比を保つECVTは、だれでもエコノミーに走ることができ、さらに複雑な変速ギヤがないシンプルメカのECVTは、耐久性・信頼性も抜群。スチールベルトの5年間または8万キロの長期保証もその実証です。

■10モード燃費
(運輸省発表) **18.4km/ℓ**

*軽自動車を含む500ccイージードライブ車中トップの10モード燃費、58.1ℓ/100km

■60km/h定地走行燃費
(運輸省発表) **30.1km/ℓ**

電子制御電磁クラッチ

スバルECVTはクラッチ部にマイクロコンピューターで制御される電磁クラッチを使用しています。クラッチの断続はコンピューターの信号により正確にコントロールされます。また、発進はスムーズなもの。また、走行中は全域でロックアップ機能(ため、トルコンバーターを使用する従来のオートマチックのようなスリップロスがなく、マニュアルミッション車と変わらないダイレクトな走行フィーリングが得られます。さらに、信号待ちなどの停止時には、電磁クラッチがオフの状態となるためブレーキをゆるめても走り出ししようという心配がありません。きわめてすぐれた安全性を備えた高精度メカニズムです。

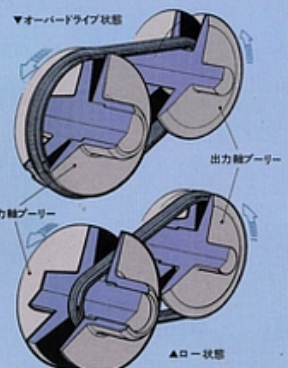


- Pレンジ トランスミッション内で駆動軸がメカニカルロックされるパーキング専用のレンジです。
- Rレンジ 後退用のレンジで変速比は最大変速比の位置で固定され、変速は行われません。
- Nレンジ ニュートラルレンジ。エンジン始動はこのNレンジとPレンジのみ可能です。
- Dレンジ 発進から最高速まで、すべてをカバーするオールマイティなレンジです。
- Dsレンジ Dレンジの幅広い変速ゾーンのうち、エンジンの高回転ゾーンをキープ、パワーとトルクを最大限に生かして走れるレンジです。

ECVTの変速メカニズム

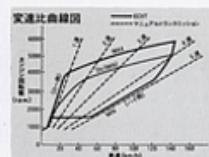
スバルECVTの変速部は精密な特殊スチールベルト&プーリーによって構成されています。ベルトは内側がV型のテーパ形状になったプーリーにセットされており、油圧制御によってそのプーリーの幅を変え、ベルトが接触する部分の有効径を変化させることにより変速が行われます。変速比はロー状態の2.503からオーバードライブ状態の0.497までとなっていますが、これはマニュアル車のローギヤからオーバードライブ5速までをフルにカバーするワイドなもので、しかもエンジン回転数やアクセル開度に合わせて、最も効率の良い変速比に自動的に無段階に変化していくため、まったく変速ショックのない、きわめてスムーズな走りが生み出されます。

■変速メカニズム



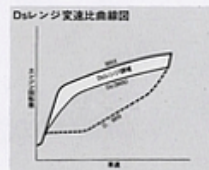
オールマイティ・ポジション「Dレンジ」

ECVTは「無限」の段数を持つミッション。図のように最大変速比(MAX)と最小変速比(MIN)のラインで囲まれたゾーン内で、自動的に最適な変速比が選ばれます。Dレンジはこのゾーンをすべてカバーするオールマイティなレンジで、変速はアクセルの踏み方に応じて自由自在。どんなベテランドライバーも真似のできない正確でスムーズな走りを実現します。また、スリップロスがないために、アクセルの動きにダイレクトに反応し、エンジンパワーをフルにいかした俊敏な走りも、静かで経済的な高速ツーリングも、アクセルワークひとつで思いのまま。新しい走り、満喫できます。



スーパー・ポジション「Dsレンジ」

Dsレンジはエンジンのパワーとトルクを最大限に引き出すために、走行中はエンジン回転数をほぼ3,000r.p.m.以上にキープするようにセッティングされたレンジです。発進から最高速まで全速度域で使用でき、シヤープなレスポンスと強力なエンジンブレーキが得られます。山道やワインディングロードでは、誰にでもマニュアルミッション車をも上回るスポーティな走りを安全に楽しむことができます。



MECHANISM OF JUSTY
ECVT

思いのままの走りを手に入れた。高度に洗練されたハイクオリティ・フットワーク。



PHOTO: JF71LS ECVT
サスペンション

MECHANISM OF JUSTY ECVT



1.0L 3気筒OHC
高効率パワーユニット

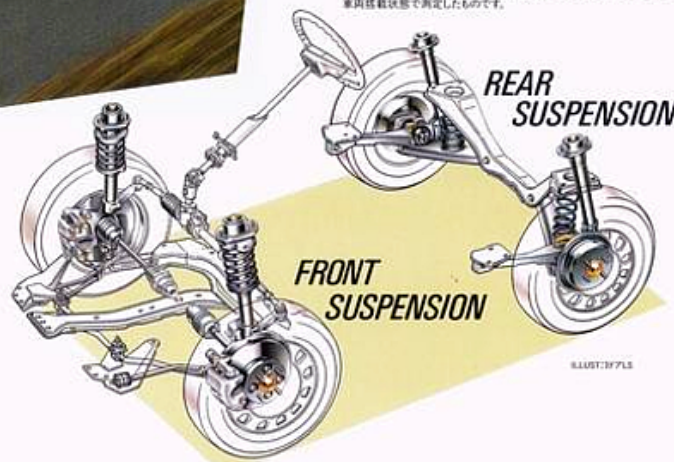
ジャスティに搭載されている1.0Lエンジンは、特殊なデシグに頼らず、エンジン設計の基本に立ち戻って、吸入、燃焼、排気の各効率を徹底的に高めるという姿勢を貫いています。まず、吸入効率を高めるために吸入抵抗の少ない設計のアルミ製キャブレターを装着するとともに、3気筒エンジン特有の振動効果を最大限に活用する、大容量エアクリナーケースや大型インテークマニホールドを採用。そして燃焼効率の向上には、最適なボア・ストローク比の設計や、球面スキューエリアを持つ多球型燃焼室、吸排気効率のすぐれたバリエーションカムが大きく貢献しています。さらに、マフラーをはじめとする排気系の容量を大型化することで、排気損失の低減と消音効果を両立させています。また、バランサーシャフトの採用とクランクシャフトをはじめとする運動部分の重量軽減によってシャープな吹き上がりを実現。ECVTとのマッチングによりすぐれたドライバビリティを発揮します。

■最高出力
63ps/6000r.p.m.

グロス

■最大トルク
8.5kg-m/3600r.p.m.

「グロス」とはエンジン単体で測定したものです。「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。



軽快なフットワーク
4輪独立サスペンション

ジャスティは、フロント/リヤともにストラットタイプの4輪独立サスペンション。ゼロスラストジオメトリ採用のフロントは、キャスターアングルの23°に設定、高速走行時にすぐれた直進安定性を発揮します。さらにストラットに対してコイルスプリングをオフセットすることにより、ストラットのフリクションを低減し、ショックアブソーバーの追従性にすぐれたセッティングとなっています。リヤサスペンションにはコイルスプリング分離型のストラットタイプを採用。前後、左右それぞれの方向からの入力をローリングリンクとロウアームの2ヶ所で分離吸収することにより、ハイレベルなチューニングを可能にしています。しかも、ホイールストロークによるキャンバー変化が少なく、操縦性・安定性と乗り心地を高水準で両立させています。さらに車種性格に合わせたきめ細かなサスペンションチューニングも実施。スポーツタイプLSにはフロントスタビライザーの装着とショックアブソーバーの減衰力強化等によりロール剛性を高め、コーナリング性能を高めたハンドリング重視のセッティング。また、マイルドなL、Jには、各ブッシュ類のコンプライアンスを適度に高め、乗り心地と走行安定性を高水準にバランスさせた、快適でハイグレードな乗り心地を実現しています。

最小回転半径4.5m
ラック&ピニオン式ステアリング

シャープな切れ味のラック&ピニオン式ステアリングを採用。路面のフィードバックを適確に伝え、軽快なステアリング操作が楽しめます。最小回転半径は4.5m。コンパクトサイズのボディで、狭い街中でも、郊外のワインディングロードでも、持ち前の俊敏なフットワークをフルに発揮します。

最小回転半径
4.5m

安全をバックアップ
信頼のブレーキシステム

軽い踏力で確実な制動力を発揮する6インチ倍力装置付フロントディスクブレーキを採用。さらにステップボアマスターシリンダーの装備によって踏みはじめのストロークを短縮、素早い動きが得られます。しかも、前後ともメインテナンスフリーのオートアジャスト機構を備えるとともに、ブレーキパイプは室内配管として、石ハネや錆を完全にガード。信頼性や耐久性の面でも第一級のブレーキシステムです。



フロント
ディスクブレーキ

ダイナミックだ。スタミナがある。知的なスポーツマン、ジャスティ4WD。

新次元のドライビングエンターテインメント、
3つのポイント。

①
SAFETY

4つのタイヤがしっかりと路面をグリップしてくれたブレーキ性能も備えています。

②
FAST

エンジンのパワーを効果的に路面に伝えあらゆるシーンで確かな速さを発揮します。

③
DYNAMIC

4WDだけが持つダイナミックなオールラウンドな走りが楽しめます。



4WD

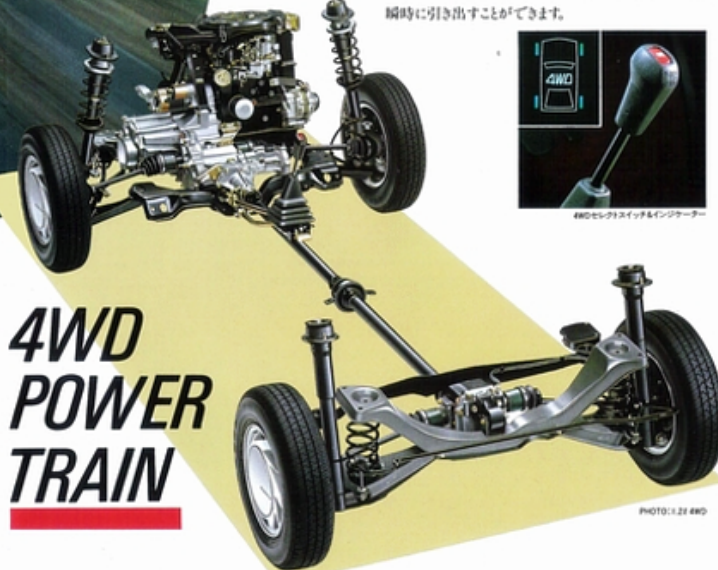
あらゆる路面で、あらゆる走行パターンで、ずばぬけた安定性を発揮するスバルの4WDメカニズム。世界をリードする先進のテクノロジーが、新次元のスポーツフットワークを生み出します。

PHOTO: SPOTONIA/アール
STUDIO: SPOTONIA

大地を確実にグリップする。安全性に裏付けられた、新しい走りのポテンシャルだ。



PHOTO: 317R1サンルーフ
スプリングレール



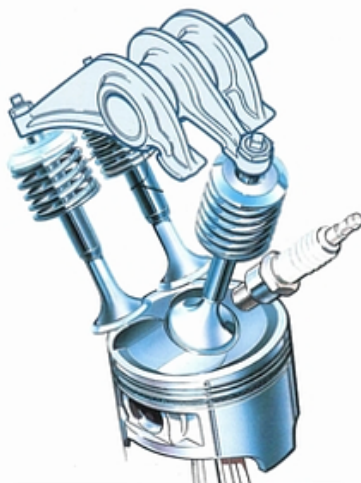
**4WD
POWER
TRAIN**

PHOTO: 1.2L 4WD

スーパーグリップ感覚 ハイスピード4WDメカニズム

接地している4つの車輪すべてに駆動力を配分する4WDメカニズム。クラス唯一のこのスーパーメカニズムが、あらゆる走行パターンで新しいポテンシャルを発揮し、2WDでは得られない、すぐれた安全性に裏付けられたドライビング・エンターテインメントを提供します。

1輪あたりが担う駆動力が小さくてすみ4WDは、常にタイヤの性能に余裕を残した走りが可能となります。そのため、発進加速ではタイヤのグリップ力をフルに活かして、パワーを確実に路面に伝えることができます。また、コーナリングでは、より大きなコーナリングフォース(タイヤの左右方向のグリップ力)が得られ、しかも、前後輪のコーナリングフォースのバランスが維持されるので、速く、確実にコーナーを走り抜けることができます。さらに、このコーナリングフォースの余裕は直進安定性にも大きなメリットとなり、4WDならではの高速スタビリティをもたらしてくれます。ブレーキングについても、4WDは大きなメリットを発揮します。急制動時にも前輪または後輪のみのホイールロックがない4WDは、高速走行やスポーツドライビングにおいても、強力な制動力と高い制動安定性が得られるのです。軽量コンパクトなボディとスバルオリジナルの高性能メカニズムとの出逢いがもたらす、スーパーグリップ感覚の4WDパフォーマンスは、シフトノブに盛り付けられた4WDセレクトスイッチを軽くワンプッシュするだけで、いつでも同時に引き出すことができます。



MAX. POWER
73ps/6000r.p.m. ネット

MAX. TORQUE
10.0kg-m/3600r.p.m.

*ネットとは、エンジンと変速機を別々に測定したもので、73psは、1.2Lエンジンの最大出力を示しています。

1.2L 3気筒 3VALVE 4WD専用パワーユニット

ジャスト41.2Lのエンジンは、4WDのオールラウンドな走りにパワーフルに応える高性能ユニットです。1気筒あたり2本の吸気バルブと1本の排気バルブを持つこのエンジンは、バルブ径を大きくとれるベントルーフ型の燃焼室形状や、スワール効果を高める分岐吸入ポートを採用して、3VALVEエンジンとしての高性能化をはかっています。また、大型インテークマニホールド、クロスフロー方式の吸排気システム等の採用により、低速域から高速域まで全域にわたってパワーフルな出力特性を発揮。そして、バランスシャフトや軽量クランクシャフトの採用が生み出すシャープなレスポンス、フルトランジスターイグナイターや電子進角装置を備えた点火システムによる点火精度と信頼性の向上。さらに、液体封入式エンジンマウント、低騒音タイプライミングベルト、エアクリナーのサイレンサーチャンバーの採用等により、振動、騒音を低減しています。

ローギヤード&クイックレスポンス 5スピードトランスミッション

最終減速比5.200。全体にローギヤードなギヤ比設定の5スピードトランスミッションは、パワーフルなエンジン、4WDならではの強力なトラクション性能とあいまって、シャープなレスポンスと俊敏な加速力をもたらします。

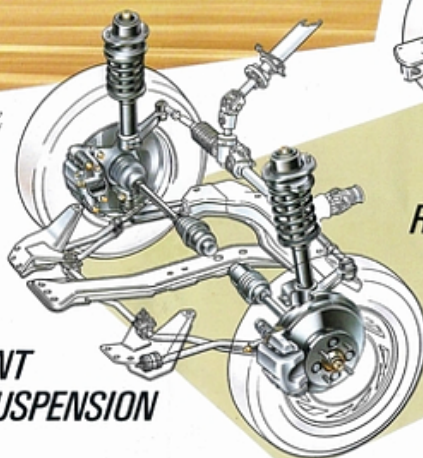
MECHANISM OF JUSTY
4WD

ファースト&シュアなインテリジェント・メカニズム。多彩な走りの世界が、ここからはじまる。



PHOTO:3Fア1サンルーフ
スプリング・レイ

FRONT SUSPENSION



REAR SUSPENSION



ILLUSTR:1.24 4WD

MECHANISM OF JUSTY
4WD

高感度スポーツチューニング

4輪独立サスペンション

フロント、リヤともにストラットタイプの4輪独立サスペンションは、4WDの強力なトラクションを最大限に引き出し、シャープでしなやかなフットワークを生み出します。フロントサスペンションはキャスターアングルを3度に設定。ピロスタブジョイントとのマッチングにより、高速走行時における卓越した直進安定性に加え、適度な操舵力をも確保しています。さらに、ストラットに対してコイルスプリングをオフセットすることによりストラットのフリクションを低減し、ショックアブソーバーの追従性にすぐれたセッティングとなっています。リヤサスペンションにはコイルスプリング分離型のストラットタイプを採用。前後方向の力はトレーリングリンクで、左右方向の力はロワームで吸収。路面からの入力を分離することにより絶妙なチューニングを可能としました。路面ショックを吸収しながら、しかもホイールストロークによるキャンバー変化が少ないため、操縦安定性と乗り心地とを高水準で両立しています。

1.24 4WDはバネレート、ショックアブソーバー減衰力を専用チューニングアップ。さらに、フロント&リヤスタビライザーの装着によりロール剛性を高め、4WDならではのロードホールディングとあいまって、きわめて高いコーナリング性能を実現しています。

走りのテイストをグレードアップ

専用145HR12レグノ&アルミホイール(1.24 4WD)

直進性、コーナリング性能等の走りの機能。そして、乗り心地をはじめとするドライビングテイスト。タイヤに要求されるこの2つの機能をハイレベルで引き出すために、ジャスティ1.24 4WD専用開発されたのが145HR12サイズのレグノGR02です。コーナリング時のコントロールが可能な限界特性、すぐれた高速直進安定性、そして、しなやかなショック吸収性が4WDの走りをついじだんとグレードアップします。さらに1.24 4WDには、足もとのドレスアップとともにバネ下重量を低減するフラットなエアロスタイルアルミホイールを標準装備しています。また、1.04 4WDには145SR12オールシーズンラジアルタイヤを採用しています。



セミメタリックパッド採用

フロントベンチレーテッドディスク(1.24 4WD)

ジャスティ1.24は、4WDが備えている高い制動能力に加え、高速時の一層の性能アップをはかり、フロントに耐フェード性の高いベンチレーテッドディスクを装備。さらにブレーキパッドには耐摩耗性にすぐれたセミメタリックパッドを採用しています。また、ステップボア・マスターシリンダーが踏みはじめのストロークを短縮し、素早い効きを実現。しかも、前後ともメンテナンスフリーのオートアジャスト機構を装備。そしてブレーキパイプは室内配管として石ハネや錆から完全にガード。効き味ばかりでなく、信頼性や耐久性の面でも万全を期したブレーキシステムです。



フロントベンチレーテッドディスクブレーキ

4WDパワーを増幅する

L.S.D.(リミットスリップコントロール)

ハードコーナリング時や悪路走行時に後輪の空転を抑え、エンジンパワーを確実に路面に伝えます。4WDならではのスポーツ走行に、いちだんと威力を発揮する本格仕様L.S.D.です。(3Fア1サンルーフのオフバージョン、フルタイム4WDにメーカーオプション)



L.S.D.

ダイレクトなハンドリングフィール

ラック&ピニオン式ステアリング

ロック・トゥー・ロック3.7回転。レスポンスのよい、シャープなハンドリングを生むラック&ピニオン式ステアリング。4WD+4輪独立サスペンションの走りの手応えをダイレクトに体感でき、山道やワインディングロードで、そのクイック&ステイディなステアリング操作が存分に満喫できます。

シンプルで機能的なデザインの中に、質の高い走りを予感させる。あくまでも知的なパーソナルコックピット。



PHOTO:3F7RT スプレンドー



PHOTO:3F7RT

■スポーツタイプ (4WD全車、L5)



■標準タイプ (L, L5)



グラフィックモニター

各種ウォーニングランプをグラフィック表示するモニターを、コンビネーションメーター内にレイアウト。車のコンディションをダイレクトにチェックすることができます。4WD車には4WDインジケータも組み込まれています。

メーターパネルとクラスタースイッチ

大型のスピードメーターとタコメーターを左右に、そしてグラフィックモニターと燃料計、水温計を中央に配置したスポーツタイプ。スピードメーターを中央に、グラフィックモニターと燃料計、水温計を左右に配置した標準タイプ(L, ECVTはセレクトインジケータ付)。視認性にすぐれ、ドライバーに情報を正確に伝えます。

さらに、ワイパー系、ライティング系のすべての操作をワンタッチでこなせるクラスタースイッチを装備。夜間は鮮やかなオレンジ色の透過照明が、各種データ、各スイッチをクリアに表示します。

AM/FMマルチ電子チューニングラジオ選局すべしな、クォーツロック方式によるデジタルチューニング。AM・FM各5局、計10局のプリセットができます。(L24WD)



PHOTO:3F7RT

アスベスト



3スポークソフトウレタンステアリングホイール。ラック&ピニオンのシャープな切れ味と心地よい手応えが楽しめるソフトウレタン製。国産車の中でも最大級のグリップ径の本格スポーツ仕様です。(L244WD)

フットレスト

高速コーナリングなどのスポーティな走りには足を踏ん張り身体を支えるのに役立ちます。ロングツーリング時に左足を休ませておくのにも便利です。(L244WD、3F7RTS、3F7LS ECVT)



バケットタイプ・スポーツシート

大きく張り出したサイドサポート形状が、ハードコーナリング時にもドライバーの身体をしっかりとサポートします。また、充分なストロークのシートスライドとビッチで調整可能なリクライニング機構を装備。フットワークのいい走りをサポートするためのジャストフィットシートです。

(L244WD、3F7RTS、3F7LS)



PHOTO:3F7LS ECVT

8ワイパー

PERSONAL COCKPIT

心地よい風が通り抜けていく。スポーティ・シックなマルチユース キャビン。

2BOXマルチユースキャビン

2BOXボディの合理性をフルにいかしたジャスティの広い室内は、明るく開放感に溢れています。さらに車種性格に合わせて、スポーティ・シックなイメージをベースに、素材・カラーリングを厳選し、多彩なシート・リヤシートを用意。トータルにカラーコーディネートされた静かで乗り心地のよいキャビンは、心地よいプライベートタイムをおとします。

スプリットタイプリヤシート

リヤのラゲッジスペースは、スプリットタイプのリヤシートにより、2BOXならではのゆとりスペースを思いのままにレイアウトすることができます。また、両サイドに小物用スペースを設けた機能的なレイアウトの脱着式リヤラゲッジシェルフを装備し、ゆとり室内を120%活用できます。



PHOTO:317LS ECVT 87-88バージョン



両側のリヤシートを倒した状態です。2人のロングドライブには充分すぎるほどのスペースが生まれます。



助手席のバックレストとリヤシートの片側を倒せば、スキーなどのロングサイズの荷物も簡単に運べます。

PHOTO:317PRT
スプレッダーレール



PHOTO:317PRT-G グレー・シルバー・メタリック

MULTI-USE CABIN

使いこなせるから価値がある。シンプル&リッチなファインエクイップメント。



PHOTO:3F7A81サンルーフ スプレンドアレンド

FINE EQUIPMENT



ハロゲンヘッドライト (1.2L 4WD)



可倒式メカニカルリモコンドアミラー
風切り音を低減する空力デザインのドアミラーは、室内から鏡面の角度がワンタッチで調節できるリモコン式。可倒式なので狭いスペースに駐車するときなどに便利です。(1.2L 4WD)



リヤワイパーも熱線ブリントリヤデフォガー (1.2L 4WD)



4ウェイガラスサンルーフ
フルオープン、ポップアップ、ムーンルーフ、そしてノーマル。気分に合わせて、季節に合わせて、自在に室内を演出できるスモークドガラス+サンシェードのサンルーフ。



リヤラゲージシェルフ (1.2L 4WD)



センターマルチボックス



グローブボックス



リヤクォーターポケット (後席右側、1.2L 4WD)



ドアポケット (後席右側、1.2L 4WD、3F7A81は助手席にも設置)



ミニポケット

OPTIONAL PARTS

詳しくはお近くのスバル販売店におたずね下さい。



カーコンボ



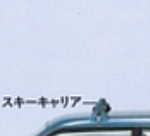
コンビカーステレオ



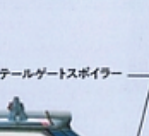
アルミニウム



フェンダーコントロール



スキーキャリア



テールゲートスポイラー



フロントエアダムスカート



サイドスポイラー



リアアンダースポイラー

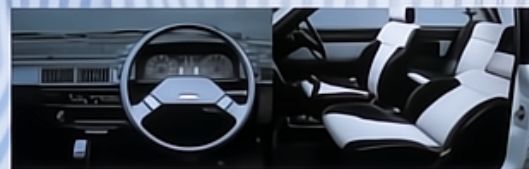


ECVT

3DOOR LS ECVT



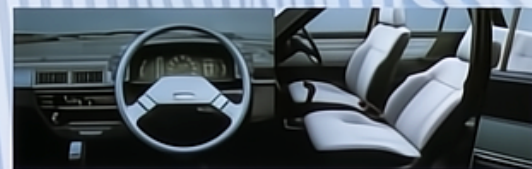
PHOTO: 3DOOR LS ECVT



5DOOR LJ ECVT



PHOTO: 5DOOR LJ ECVT



3DOOR LS 5MT



PHOTO: 3DOOR LS 5MT



3DOOR L 5MT



PHOTO: 3DOOR L 5MT



5DOOR LJ 5MT



PHOTO: 5DOOR LJ 5MT



1.2e

3DOOR RT/RT SUNROOF WHITE VERSION ^{5MT}
RT/RT SUNROOF ^{5MT}



PHOTO: RTサンルーフ スプレンドーレイト



4WD

1e

5DOOR RT-G ^{5MT}



PHOTO: グレー&シルバーメタリック



3DOOR RS ^{5MT}



PHOTO: シルキーホワイト



5DOOR RT ^{5MT}



PHOTO: シルキーホワイト



5DOOR RJ ^{5MT}



PHOTO: シルキーホワイト



案件	FF						GND									
							1.0 t									
	3Fア		5Fア		3Fア		5Fア		3Fア		5Fア		3Fア		5Fア	
	LS EC-Y	LJ EC-Y	LS	L	W	RT RTサンダーフ RT RTサンダーフ	RT RTサンダーフ	RT RTサンダーフ	RT-G	RT	RS	RJ				

大型車用バンパー	●(ホワイト)	●	●	●	●	●(ホワイト)	●	●	●	●
バンパーモールド	●(2ターン集)						●	●	●	●
サイドプロテクター	●(ホワイト)					●(ホワイト)	●	●	●	●
レーニアサイドタイプ							●	●	●	
ホイールアーチプロテクター			●				●			
フロントマッドガード	●(ホワイト)					●(ホワイト)	●	●	●	●
リヤマッドガード(○HWSマーク ●S&B&Rマーク)	●(ホワイト)					○(ホワイト)	○	○	○	○
ホイールアーチモール(リヤ)										
サイドロック式ブラックフィバー	●	●	●		●		●	●	●	●
ハロゲンヘッドライト							●	●	●	
ブロンズガラス	●						●			
リヤウィパーウォッシュャー	●									
黒鍍プリントリキッドフォグラー	●	●							●	●
フッ素樹脂サーフェスホイルカバー	●(ホワイト)	●(2ターン集)								
アルミホイル						●(ホワイト)	●	●	●	
可変式ワイラー(○メカニカルリモコン付)※	●(ホワイト)		●	●	●	○(ホワイト)	○	○	○	●
リヤスポイラー	●	●(2ターン集)				●(ホワイト)	●			

[illegible]

70年代シート (●スポーティタイプ ○ローバック ●ハイバック)	●	○	●	●	○	●	●	●	●	●	○
スプリングシート	●	●			●		●	●	●	●	●
フロントL形状シートベルト	●			●					●	●	●
助手席アシストグリップ	●	●	●				●	●	●	●	●
ドアショルダー&ビードリム	●						●	●	●	●	●
デイトインナーミラー						●		●	●	●	
リヤアシストレイ		●			●			●	●	●	●
ドアポケット(○運転席・助手席 ●運転席)	●	●			○	○	○	○	○	○	○
リヤクォーターポケット	●		●			●	●			●	●
センターマルチボックス	●	●						●	●		●
フロアカーパー	●	●	●	●			●	●	●	●	●
バックドアオープナー	●						●	●	●	●	●
リヤラゲッジシェルフ	●						●	●	●	●	●
ラゲッジルームランプ							●	●	●	●	●
ラゲッジルームカーパー	●		●	●	●		●	●	●	●	●
リヤリチャイルドブルー							●	●	●	●	●
サイドフロスター	●		●	●			●	●	●	●	●
フットレスト	●						●	●	●	●	●

フルレンジスターイグナイター						●	●	●	●		
スタビライザー(○フロンティア ●フロント)	●		●			○	○	○	○	●	
フロンティアスロブレイク(○ベンチレーツ付)	●	●	●	●	●	○	○	○	○	●	●
LSO (リミット・スリッパ・デフレクション)						▲	▲				

車名・型式 車 種	S160R-E-KAS						S160R-E-KAB						S160R-E-KAB					
	1.0i FF						1.2i 4WD						1.0i 4WD					
	3ドア	5ドア	3ドア	L	5ドア		3ドア		3ドア		3ドア		3ドア	5ドア	5ドア			
トランスミッション	LS	LJ	LS	LJ			RT-G	RT					RS	RJ				
	ECVT		5速マニュアル				5速マニュアル						5速マニュアル					

全高(mm)					2035					
全幅(mm)					1535					
全高(mm)	1290					1420	1390			
室内高(mm)					1120					
室内幅(mm)					1320					
室内高(mm)	1100					1130	1100			
ホイールベース(mm)					2285					
トレッド(前)(mm)					1330					
トレッド(後)(mm)					1290					
最低地上高(mm)					145					
前軸重(kN)	670	650	660	650	670	750	740	760	710	720
後軸重(kN)					750					

最大回轉半徑(m)	4.3			
燃料消費率 (kg/l)	30.1	32.8	31.8	25.2
60km/h 燃料消耗率				26.5

型式	EF18	EF12	EF10
種類	水冷 4サイクル OHV 3気筒		
内径×行程(mm)	78.0×89.6	76.0×83.0	78.0×69.6
総排気量(cc)	991	1189	991
圧縮比	9.5	9.5	9.5
最高出力(ps/r.p.m.)	クラス 63/6000	ネット 71/6000	70DS 61/6000
最大トルク(kg・m/r.p.m.)	8.5/3600	10.0/3600	8.5/3600
燃料供給装置	キャブレター		
点火プラグ数量(4)	35		
点火プラグ	レギュラータイプ(無鉛)		

フラット形式	電子制御電磁フラップ	乾燥運転タイマプログラム
乾燥形式	前進自動乾燥・後退1速	前進5速・後退1速
乾燥比(第1速)	2.503	2.071
乾燥比(第2速)	}	1.655
乾燥比(第3速)		1.137
乾燥比(第4速)		0.771
乾燥比(第5速)		0.631
乾燥比(後退)	2.818	3.461
乾燥比(併)	1.357 × 4.352	5.200
減速比(併)	5.200	4.637
		1.333 × 1.055 × 3.700

標準形式	ラック&ビニオン		
●建築設置・タイプ			
白銅	ストラット式独立型架		
白銅	ストラット式独立型架		
タイプ	145SR12ラジアル	145SR12ラジアル	145SR12オールシーズンラジアル
●制動装置			
主ブレーキ形式	2系統直圧式(強力制動装置)		
ブレーキ(前)	ディスク	ベンチレーテッドディスク	ディスク
ブレーキ(後)		リアダンシングブレーキ	
駐車ブレーキ形式	機械式制動装置		

Technical drawings of the car chassis showing side and top views with dimensions.